



XLIX Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 268 de 2020

Carpeta Nº 696 de 2020 y S/C — Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas

---

OPERATIVIDAD DEL TRÁFICO MARÍTIMO COMERCIAL EN PUERTOS
PLANOS DE MENSURA PARA EXPROPIACIÓN

SITUACIÓN CONTRACTUAL EN AEROPUERTOS NACIONALES

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 11 de noviembre de 2020

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Benjamín Irazábal.

Miembros: Señores Representantes Andrés Abt, Rodrigo Albernaz Pereira, Winston Guerra, Martín Tierno y Carlos Varela Nestier.

Asiste: Señor Representante Sebastián Cal.

Invitados: Por la Corporación Uruguaya de Prácticos del Río, señores Sergio Gorriarán, Presidente y José Langwagen.

Por la Sociedad de Prácticos del Puerto de Montevideo, señores Osvaldo Pirez, Presidente y Jorge González.

Por la Asociación de Agrimensores del Uruguay, señores agrimensores José Damasco y Pablo Moraes.

Por la Asociación de Controladores de Tránsito Aéreo, señora Chloe Lovet, señores Marcel Hagemann y Martín Silva.

Secretaria: Señora Marcela Castrillón.

Prosecretaria: Señora Joseline Rataro.

═══║═══

SEÑOR PRESIDENTE (Benjamín Irazábal Calleri).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Antes que nada, la Mesa quisiera dar la bienvenida a la nueva secretaria, señora Marcela Castrillón, a quien conocemos desde hace mucho tiempo. La señora Doris Muñiz merecidamente ascendió y pasó a desempeñar otra función, por lo que tuvimos esa gran pérdida, pero recuperamos a otra gran secretaria, así que vamos a seguir trabajando muy bien en conjunto.

Si hay acuerdo, correspondería votar si se anexa a la versión taquigráfica la documentación entregada por la Cámara Empresarial de Maldonado.

(Se vota)

—Seis por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se lee:)

"ASUNTOS ENTRADOS

ASUNTOS VARIOS

AEROPUERTO INTERNACIONAL LAGUNA DEL SAUCE. Material presentado por la Cámara Empresarial de Maldonado**.** Asunto 148760.

-***Fueron repartidos oportunamente"***.

(Ingresan a sala delegados de la Corporación Uruguaya de Prácticos del Río y de la Sociedad de Prácticos de Montevideo).

—La Comisión tiene el agradado de recibir por la Corporación Uruguaya de Prácticos del Río, al señor Sergio Gorriarán, presidente, y al señor José Langwagen; y por la Sociedad de Prácticos del Puerto de Montevideo, al señor Osvaldo Pirez, presidente, y al señor Jorge González.

Cedemos el uso de la palabra a nuestros invitados.

SEÑOR GORRIARÁN (Sergio).- Buenas tardes: muchas gracias por recibirnos. La idea es presentarnos para que nos conozcan y para tener un contacto directo con la Comisión. Como ustedes saben, somos los encargados de hacer entrar los barcos a nuestros puertos, a nuestros canales: los colegas al Puerto de Montevideo y nosotros a todo el resto. Y como integrantes de esa parte de la cadena, nos parece importante que todas las organizaciones que tengan relación con el transporte, mantengan este contacto directo con ustedes, así como lo tenemos con el ministerio Transporte, con la Administración Nacional de Puertos, con la Unión de Exportadores del Uruguay y con todos los que tienen inquietudes relacionadas con lo nuestro. Nuestro trabajo no es muy conocido y hay veces que surgen noticias u opiniones que nos gustaría aclarar a través de este tipo de contacto.

Asimismo, queremos ponernos a vuestra disposición como asesores naturales en materia de transporte marítimo en nuestras vías navegables.

SEÑOR PIREZ (Osvaldo).- Nos adherimos a las palabras de Sergio Gorriarán. Estas instancias son importantes para nosotros porque nos permiten tener contacto con las personas que toman las decisiones en el ámbito en el que nos movemos. Por eso

entendemos que es importante ponernos a disposición, para asesorar desde el punto de vista técnico a fin de que se tomen las mejores decisiones. Esa es nuestra intención en el día de hoy.

SEÑOR PRESIDENTE.- Como ustedes saben, estamos tratando el tema de los diferentes canales existentes y de los futuros, como el canal Magdalena que, sin duda, van a afectar a nuestro país. Es necesario que como Poder Legislativo estemos interiorizados de qué manera nos pueden afectar y cuáles son las medidas correctivas que puede tomar el Uruguay para estar a cubierto.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Saludamos a las dos delegaciones que nos visitan.

Nos han dejado un material que recién nos llega, por lo que no pudimos leerlo -lo digo para que quede constancia en la versión taquigráfica-, pero sería bueno que hicieran un *racconto* de cuál es la actividad del práctico de río, sobre todo para que quienes no estamos en estos temas podamos conocer la situación de primera mano. Algo sabemos de las actividades que realizan, pero sería bueno que eso figure en la versión taquigráfica y que, a partir de lo que ustedes nos digan, podamos hacer alguna consulta.

SEÑOR GORRIARÁN (Sergio).- Efectivamente, hemos dejado un breve resumen de nuestra actividad. Brevemente apunto que Uruguay tiene costas por más de 1.000 kilómetros dentro de las cuales, como todos sabemos, hay una cantidad de puertos, comenzando desde La Paloma, pasando por la boya petrolera, la bahía de Maldonado, que recibe los cruceros, el Puerto de Montevideo, que es el principal puerto del país. Luego, enfrente a Montevideo comienzan una serie de canales: el famoso Canal Punta Indio, que tiene aproximadamente 200 kilómetros; y a los 200 kilómetros a partir de allí, en la zona cercana al Puerto de La Plata, empieza el canal Martín García, que tiene 106 kilómetros y una terminal en el kilómetro 93: la terminal Montes del Plata. Cuando termina el canal Martín García, empieza el río Uruguay y ahí está nueva Palmira, que tiene unas seis terminales. A partir de allí el río Uruguay es navegable hasta en 7 metros. El canal Martín García tiene 10,36 metros porque, como ustedes saben, fue profundizado. Y desde Nueva Palmira hacia el norte está el puerto de Fray Bentos, a 100 kilómetros, y hasta ahí se puede navegar con buques en 7,10 metros; o sea, con menos calado. Luego, 100 kilómetros más arriba está Paysandú donde se puede navegar con buques hasta en 6 metros, más o menos. Ese es todo nuestro sistema portuario y fluvial.

En nuestro país, como en todas partes del mundo, cuando el buque llega tiene que contar con una persona con experiencia -el práctico- que lo guíe a través de los canales. En ningún lado del mundo un capitán va a entrar en un puerto que no conoce sin un práctico. En Uruguay el pilotaje es obligatorio para todos los buques de bandera extranjera que llegan a nuestro país: tiene que tomar un práctico, porque esa es la herramienta que tiene el Estado para tener la seguridad de que ese barco va a transitar por sus aguas, sin inconvenientes; por lo menos, es la máxima seguridad que puede tener. Los barcos de bandera nacional tienen un sistema según el calado y la eslora.

Como decía, nosotros embarcamos en los buques y transitamos los canales: somos asesores de los capitanes y les vamos diciendo qué rumbo tiene que tomar, a qué velocidad tiene que ir, y a su vez interactuamos con buques que vienen saliendo de Argentina al Paraná o que vienen del Río de la Plata. Luego, cuando llegamos a los puertos, hacemos el "atraque", que es como estacionar el buque.

El Puerto de Montevideo nuclea a dieciséis prácticos en la Sociedad de Prácticos de Puerto que se encarga de las maniobras de tránsito, de atraque y desatraque y de las maniobras internas dentro de la bahía. Por otra parte, los prácticos de río, que estamos

dentro de la corporación, somos treinta y cuatro. Realizamos tareas en todos los puertos y en todos los canales que no sean los del Puerto de Montevideo; básicamente esa es nuestra función.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Muchísimas gracias a la delegación por la información que nos está brindando.

Quería hacer una pregunta y un comentario. En la Cámara de Diputados se creó un ámbito que no existía: una comisión que atiende al Río de la Plata, al frente marítimo y a la Antártida. Creo que sería bueno -también integro esa Comisión- que ustedes se hicieran presentes allí -porque nos estamos nutriendo de información-, al ser un ámbito nuevo, que atiende temas trascendentes. La semana pasada recibimos a la CARP que nos proporcionó valiosa información, sobre todo, referente a lo que señalaba el presidente de la Comisión respecto al canal Magdalena y sus posibles impactos, que realmente son importantes y nos exigen ir tomando medidas desde el punto de vista legislativo. Así que los estoy invitando para que también se hagan presentes en esa Comisión.

Hice una lectura rapidísima del material que nos entregaron y quería hacerles una pregunta. Es obvio que los prácticos atienden buques de distinto calado, de diferente porte y características. ¿Hay alguna diferenciación entre ustedes en ese sentido o están capacitados para atender cualquier tipo de embarcación que llegue, tanto al río como al Puerto de Montevideo?

SEÑOR PIREZ (Osvaldo).- Los prácticos atienden todo tipo de barco que entra al Puerto Montevideo y también en el caso de los ríos, desde un pesquero de bandera extranjera, bandera China o española, que son los más comunes, hasta los portacontenedores de 335 metros de eslora y casi 50 metros de manga. El práctico es un profesional que está capacitado para atender todos los barcos en cualquier momento. Nuestro servicio es las 24 horas del día, los siete días la semana y no hay interrupción por ningún motivo

En el caso del Puerto de Montevideo tenemos una navegación, dependiendo del calado, que puede ir desde el kilómetro 42 hasta el kilómetro 13, que queda frente a Punta Brava. Los barcos con diferentes calados van tomando práctico en el lugar donde su calado lo indica. Entonces, como dijo el capitán Gorriarán, nuestro trabajo es embarcar o desembarcar, conducir el buque hasta el puerto y hacer la maniobra de atraque y desatraque: todos estamos capacitados para hacer todos los trabajos.

SEÑOR LANGWAGEN (José).- Nuestro sistema nos prepara para que todos estemos capacitados para todo tipo de buques. El trabajo está organizado en un turno obligatorio: no se puede renunciar al que le corresponde a cada uno. De esa manera, a lo largo del tiempo, embarcamos en todo tipo de barco, con distintos tamaños y características. Eso nos permite mantener la idoneidad porque, como el nombre de la profesión lo indica, es un tema de práctica. Hay que estar ejerciendo la tarea constantemente para no perder la capacidad, porque hay mucho de reflejo: verlo es algo muy lento, pero hay que tomar las decisiones adecuadas en el momento preciso -cuando uno se demora es cuando se provocan los incidentes- y esto se logra ejerciendo la profesión. Nuestro sistema del turno obligatorio rotativo, al que no se puede renunciar, es lo que permite que a lo largo del tiempo piloteemos barcos grandes, chicos, fáciles, complicados y nos va dando la experiencia para estar capacitados para operar en todo tipo de barcos.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Ustedes señalaban que el práctico aconseja al capitán del barco. Ahora, ¿la responsabilidad siempre es del capitán ante cualquier incidente?

SEÑOR LANGWAGEN (José).- En la práctica, los que dirigimos el barco somos nosotros. Lo que pasa es que el capitán siempre tiene la potestad, en el caso de que algo no le guste, de quitarnos el comando, el *conning*, como se dice en inglés. Pero el Código de Comercio y la legislación internacional lo obliga a asesorarse por el práctico. Si renuncia al asesoramiento del práctico, a partir de ahí se hace totalmente responsable de lo que pase con el barco.

SEÑOR REPRESENTANTE ABT (Andrés).- Quería hacer dos preguntas.

Siempre se ha comentado acerca de la dificultad que representa para el ingreso al puerto Montevideo la cantidad de buques hundidos que hay allí. Quería preguntarles qué opinión tienen al respecto, es decir, si realmente esto genera una dificultad al ingreso por los canales.

Por otra parte, quisiera saber si Montevideo hoy cuenta con el personal adecuado para atender la demanda de los barcos que están ingresando al puerto.

SEÑOR PIREZ (Osvaldo).- Se navega por canales que ya son conocidos, están dragados y están relevados; por lo tanto cualquier buque hundido que esté por allí, no tiene por qué afectar la navegación segura de los buques.

(Interrupciones)

—Claro: los que están dentro de la bahía, están bien señalizados y no molestan, no generan peligro.

En cuanto a la pregunta sobre la cantidad de personal, respondo que es el adecuado porque la determinación del número de prácticos, como decía el capitán Langwagen, se da de acuerdo a un número de maniobras que tienen que realizar en el año para mantener la calificación. A los prácticos les sucede más o menos lo mismo que a los pilotos que tienen que realizar determinada cantidad de vuelos para mantener la calificación. Todos los años se hace un recuento de la cantidad de maniobras, se divide por el número de prácticos y se determina si hay necesidad o no de llamar a concurso para que ingresen nuevos. Ese sistema garantiza que los prácticos que están ejerciendo la profesión estén capacitados para trabajar.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Cuántos barcos entran y salen del puerto en promedio por día, por mes o por año?

SEÑOR GONZÁLEZ (Jorge).- Montevideo viene registrando una baja en el movimiento, por lo menos, en lo que nosotros registramos en cuanto a pilotajes. En el último período que medimos de octubre a octubre, se registró algo así como 2.900 pilotajes en el año, unos 500 menos que 5 años atrás. Esa es una contabilidad que se lleva año a año y que se comparte con la Prefectura Nacional Naval. Allí no está discriminado qué son containeros, pesqueros, etcétera: es la suma de todos.

Un detalle que quería comentar es que el sistema de pilotaje que se practica en Uruguay es el mismo que se aplica en el primer mundo. Lo que nosotros vendemos es seguridad, basándonos en la seguridad en la navegación, de las vidas humanas y en evitar la contaminación del medio ambiente. El primer mundo aplica el mismo sistema: un sistema regulado por el Estado que lo prestan profesionales independientes y que está regulado por ley. Nosotros no fijamos tarifas: es el Estado el que lo hace.

Existen algunos ejemplos en el área. La libre competencia ha llevado a incremento de tarifas y a un número considerable de incidentes, sobre todo en el río Paraná. Los diputados pueden acceder a esto en Internet: es un número alto de incidentes.

En Uruguay estamos regulados por la Ley N° 16.595 y en la mayoría de los países del primer mundo -Estados Unidos, España, Italia, Francia, Inglaterra- la normativa es similar a la de acá.

SEÑOR GORRIARÁN (Sergio).- Al final del material que les entregamos, figura la visión que tiene la Organización Mundial de Prácticos, IMPA, en su sigla en inglés, que es la que nuclea a todas las organizaciones de prácticos del mundo, sobre el sistema de practicaje en Uruguay y -como decía mi colega- hacen una comparación con lo que tenemos en el lado de enfrente. Recuerdo que cuando nos trasmitieron esto oralmente se nos dijo: "Bueno, acá, de este lado, seguridad, tarifas razonables, organización, capacitación, etcétera; del otro lado, *madness*".

Nosotros estamos muy orgullosos de nuestro trabajo, porque el año pasado hubo un foro latinoamericano en el hotel Sofitel y hubo tres países, México, Perú y Colombia -creo que fueron esos- que nos pidieron nuestros reglamentos con nuestra organización para aplicarlos en sus países. Por suerte nuestro sistema es tomado como modelo en otras partes del mundo.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Quisiera hacer una pregunta similar a la del presidente de la Comisión, pero referida al litoral, a los puertos que ustedes atienden en los ríos. ¿Cuál es el promedio de navegación? ¿Ha existido un aumento o una disminución en los últimos tiempos?

SEÑOR GORRIARÁN (Sergio).- En los puertos del litoral también ha habido una baja, pero no tan considerable como la que refería anteriormente el colega. Ahora, por suerte el litoral ha tenido una diversificación en cargas. Antes, prácticamente todas eran de grano: soja, el trigo o maíz. Luego se incorporaron las papeleras y ahí hay un flujo de carga que más o menos se mantiene anualmente, porque es independiente de una cosecha. Ahora la terminal Navíos en Nueva Palmira está comenzando a cargar mineral de hierro y manganeso. Fray Bentos, tiene un tráfico de troncos y todavía tenemos una carga paraguaya que llega por el Paraná a Nueva Palmira, porque para ellos es más atractivo que descargar en el Paraná. Todo eso, más o menos, ha mantenido un flujo constante y si bien algunos años se da una baja en la cosecha de soja, aumenta la de maíz o sale más celulosa.

SEÑOR REPRESENTANTE ABT (Andrés).- Tengo un poco de curiosidad en lo siguiente. Alguno de ustedes debe haber entrado al barco australiano en el que se vivió la situación que todos conocimos por el covid- 19. Quisiera saber cómo fue la experiencia o el protocolo cuando tuvieron que entrar allí.

SEÑOR PIREZ (Osvaldo).- Con respecto al punto anterior, en el caso del Puerto de Montevideo hubo una disminución del número de barcos que entraron, pero se está dando el fenómeno que los barcos que ingresan son más grandes y traen más carga. Entonces ese es un tema de eficiencia logística de los importadores y de los exportadores. O sea: el hecho de que no vengan menos barcos, no significa que haya menos negocios.

En cuanto a la maniobra en el crucero "Greg Mortimer" debo decir que fue muy emblemática para nosotros, porque el práctico que hizo ese trabajo fue de forma voluntaria. Nos sentimos orgullosos de los colegas que decidieron voluntariamente sacrificar su bienestar para ir a hacer ese trabajo. Todos tenemos familia; todos tenemos una vida normal, como cualquier persona, por lo que es de destacar la actuación de los

voluntarios que aceptaron tener que enfrentarse a una cuarentena por el trabajo en este barco que venía con gente infectada, demostrando espíritu humanitario. No había ningún otro elemento, porque era un barco de maniobra sencilla, que no presentaba mayores complicaciones. El problema es que cuando el práctico hizo la maniobra tuvo que aceptar aislarse de su familia durante quince días, porque en ese momento no teníamos la información que tenemos ahora sobre todas las medidas que hay que adoptar. Ahora son siete días, pero en aquel momento eran catorce días que había que cumplir a rajatabla: había que estar fuera de todos lados, como si fuera un leproso.

Después el barco entró dos veces más, siempre cumpliendo con los máximos protocolos sanitarios, con la vestimenta adecuada, los lentes, la máscara y doble par de guantes. Nosotros vamos y venimos a los barcos en lanchas que son de nuestra propiedad, que son las que nos aseguran hacer el trabajo en tiempo y forma, sin ningún tipo de condicionamiento. El mismo protocolo sanitario que tuvieron los prácticos, lo tuvo el personal de abordo y hasta en la última maniobra, que me tocó a mí, cuando el buque se fue definitivamente, la amenaza era yo. Así que tuve que ir vestido con todo el equipamiento porque los tripulantes, que estaban certificados de que no tenían ninguna enfermedad, temían contagiarse por el práctico.

En fin, fue una experiencia muy importante para la sociedad desde el punto de vista humano, más que profesional.

SEÑOR TIERNO (Martín).- Estuvimos por la zona hace unos años, cuando se estaba construyendo la terminal Navíos en Nueva Palmira, y se había frenado un poco la maniobra de la traída de hierro y algunos otros minerales de Brasil. Por lo que usted dice hoy ya estaría llegando ese mineral a la terminal.

SEÑOR GORRIARÁN (Sergio).- Tengo entendido que están llegando 1.500.000 toneladas por año. No es mi tema, pero por lo que me han dicho, se había frenado por una amenaza de juicio; aparentemente, ahora se dejó de lado el juicio y se empezó a transportar. Esa carga viene de Corumbá, Brasil. Por suerte está estabilizada en 1.000.000 o un poco más de toneladas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia de las dos delegaciones que han comparecido.

Como decía el diputado Varela, les hacemos extensiva la invitación para que, cuando les quede bien, concurran a la Comisión Especial del Río de la Plata, Frente Marítimo y Antártida, que también integramos.

(Se retiran de sala las delegaciones de la Corporación Uruguaya de Prácticos del Río y la Sociedad de Prácticos del Puerto de Montevideo)

——En virtud de la invitación que se cursó a los señores ministros por el sistema nacional de aeropuertos internacionales, quiero informar que no pueden concurrir el día miércoles. Si no hay inconveniente, los recibiremos el martes 12 de noviembre.

(Apoyados)

(Ingresa a sala una delegación de la Asociación de Agrimensores del Uruguay)

——La Comisión tiene el gusto de recibir a una delegación de la Asociación de Agrimensores del Uruguay, integrada por los ingenieros agrimensores José Damasco, presidente, y Pablo Moraes, subsecretario.

SEÑOR DAMASCO (José).- Estamos aquí por tres artículos que se incluyeron en el proyecto para la creación de un registro de planos por expropiación. Logramos hablar con todos los representantes y nos dijeron que esos artículos ahora estaban a estudio de esta

Comisión, por lo que vinimos a explicarles por qué entendemos que es inconveniente que se cree ese registro de planos solo para expropiación.

No les vamos a hablar de la ley de expropiaciones, que es tan fantástica que desde 1912 ningún constitucionalista se animó a tocarla. Crear un registro aparte es hacerle un *bypass* a la oficina que realmente tiene que controlar todos los requisitos que deben cumplir los planos, que es la Dirección Nacional de Catastro, que está normalizada y es ejecutada en cada uno de los departamentos y que tiene todas las condiciones para hacerlo. Sin embargo, se crea una nueva oficina solo para presentar unos planos de expropiación.

Hablamos tanto en la Dirección Nacional de Topografía, como en la Dirección Nacional de Catastro porque entendíamos que había una desconexión entre los directores.

Hay problemas legales muy graves, porque uno no puede estar de un lado y del otro del mostrador cuando va a expropiar, perjudicando derechos de particulares. Tiene que tratarse de alguien independiente.

¿Por qué quieren hacer eso? ¿Para acortar los tiempos? Consigan dos o tres funcionarios más, pero no creen una dirección. Actualmente -disculpen si los aburro-, si voy a registrar un plano de Artigas porque OSE va a expropiar, lo inscribo en ese departamento. Según estos tres artículos que se presentaron, tendría que venir a Montevideo y después ir a Artigas, que fue lo que ya superamos hace diez años al crear una dirección descentralizada. Estamos yendo a contrapelo de la descentralización. Hoy eso está funcionando bien.

También hay problemas normativos. Los profesionales tienen que ser técnicos catastrales y no cualquier administrativo; tienen que saber de catastro, qué es un padrón, qué es un predio, qué es un plano, dónde se inscribe, qué se necesita. Yo tengo treinta y cinco años de profesión, pero no soy técnico catastral, registral. Los escribanos saben que los registradores tienen una función administrativa especial. Acá pasa lo mismo; hay que saber de catastro.

¿Para qué se hace eso? Para registrar unos dos mil planos de expropiación por el tema del ferrocarril, que entendemos que es prioridad nacional. Sin embargo, no van a llegar a hacerlo a tiempo, porque se empezaría a aplicar a partir del 1º de enero y los plazos empiezan a regir a los noventa días. Vamos a perder un año. Lo que tienen que hacer es conectarse. Por suerte logramos que se hiciera un protocolo conjunto para adelantar el tema. No fue en vano haber hablado con todos.

SEÑOR MORAES (Pablo).- Los tres artículos a los que nos referimos eran el 119, 120 y 121; capaz que ahora varió la numeración.

El motivo de crear este registro es por problemas para registrar los planos debido a los plazos. Hay que liberar la zona para que la empresa que está haciendo el ferrocarril pueda comenzar las obras. En el convenio se establecen multas, por lo que la Dirección Nacional de Topografía del Ministerio de Transporte y Obras Públicas estaba preocupada por problemas con tres directores de Catastro de Tacuarembó, Durazno y Florida que ponían trabas al registro. Por eso surgió la idea de hacer un registro nacional.

Uno de los problemas jurídicos importantes de estos artículos es que establecen que la designación para expropiar la hará el Poder Ejecutivo; esto no tiene antecedentes.

SEÑOR DAMASCO (José).- La ley de expropiaciones específicamente establece que lo que se va a expropiar por causa de utilidad pública debe estar determinado en una ley; no puede hacerlo el Poder Ejecutivo. De lo contrario, el Poder Ejecutivo podría hacer

cualquier barrabasada si no pasara por las Cámaras. Esa es otra razón para no apoyar estos artículos.

SEÑOR MORAES (Pablo).- Se trata de un problema jurídico muy grande, porque la designación de expropiación es por causa de utilidad pública. Es muy importante que se haga en un ámbito plural como el órgano Legislativo, tanto nacional como departamental. Las expropiaciones por causa de utilidad pública que tienen un ámbito departamental las hace la junta departamental, que es donde el pueblo está más representado, y no por el partido del gobierno de turno.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Ustedes decían que se estarían superando esos problemas de desencuentro entre dos direcciones de ministerios diferentes. Ahí podrían surgir los atrasos para registrar los planos de las expropiaciones. Me gustaría que lo aclararan.

SEÑOR DAMASCO (José).- Participamos en una reunión conjunta con los dos directores y también por separado. Hicieron un protocolo para subsanar ese tema y un seguimiento semana a semana, porque las multan ascienden a US$ 400.000 por día; es un reverendo disparate. Nosotros -ambos- trabajamos durante veinte años en la Dirección Nacional de Topografía; hicimos expropiaciones cuando se construyó la Ruta N° 1, avenida Giannattasio, la ruta Interbalnearia. Tuvimos inconvenientes, pero se zanjaron. Es posible solucionarlos.

Además, si hay problemas de personal, la LUC estableció que se pueden contratar profesionales para trabajos internacionales, a través de convenios; o sea que pueden hacer un llamado para realizar las expropiaciones. En definitiva, no podemos decir que el problema esté solucionado, pero va en camino. Podemos dormir tranquilos porque algo hicimos para que se saliera adelante.

SEÑOR MORAES (Pablo).- Hay un tema de competencias. Obviamente, hay una competencia regional de la oficina departamental de Catastro, que está supeditada a la oficina nacional. Si no hubiera acuerdo, el tema pasaría a la Dirección Nacional y se resolvería con los técnicos que están acá. Entonces, la primera instancia sería buscar una forma normal de resolución del problema; de lo contrario, el siguiente paso sería el que mencioné.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos las explicaciones brindadas. Nos alegra que el alerta que hicieron hace dos meses haya dado sus frutos y se haya logrado el cometido, que era poner en coordinación a las dos autoridades competentes.

(Se retira de sala la delegación de la Asociación de Agrimensores del Uruguay)

(Ingresa a sala una delegación de la Asociación de Controladores de Tránsito Aéreo)

——La Comisión tiene el gusto de recibir a la Asociación de Controladores de Tránsito Aéreo, integrada por la señora Chloe Llovet y los señores Marcel Hagemann y Martín Silva.

SEÑOR SILVA (Martín).- Les agradecemos la oportunidad que nos dan de presentar nuestro problema.

Venimos en representación de diecinueve controladores de tránsito aéreo. Somos el personal capacitado para guiar las aeronaves en el espacio aéreo, controlando, informando y dando apoyo a todas las aeronaves que sobrevuelan el territorio, brindando seguridad, orden y eficiencia. Todo esto lo hacemos con una licencia requerida y reconocida por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Nuestro servicio se divide en tres partes: control de aeródromo, control de aproximación y control de área. Cada una de ellas se retroalimenta de la anterior. Nosotros ingresamos en la categoría de control de aeródromo y a medida que vamos progresando en la carrera y sumando experiencia con el correr de los años ascendemos a las siguientes. Por lo tanto, es vital el continuo ingreso de gente en el primer escalón.

Actualmente, somos diecinueve controladores de tránsito aéreo contratados mediante la modalidad de contrato temporal de derecho público, que vence el 2 de abril de 2021.

En Uruguay se precisan ciento veintiún controladores de tránsito aéreo. Al día de hoy hay solamente noventa y siete; por lo tanto, se está trabajando con el 80% del personal necesario. De esos noventa y siete, hay diecinueve que tenemos este tipo de contrato que se vence el 2 de abril del año próximo. Por lo tanto, nos encontramos con el 80% del personal para brindar el servicio y, si no se presupuesta a esos diecinueve controladores, ese número bajaría a un 64%. Les dejamos un manual en el que se detalla de dónde surgen esos números, que después lo pueden ver detenidamente.

La cantidad de personal afectado en cada aeropuerto mediante el mismo contrato temporal de derecho público es la siguiente: en el Aeropuerto Internacional de Carrasco, el 18,37%; en el Aeropuerto Internacional Laguna del Sauce, 38,75%; en el Aeropuerto Internacional de Colonia, 43,33%; en el Aeropuerto Internacional de Salto, 66,67% y en el Aeropuerto Binacional de Rivera, 100%. Cabe mencionar que este último brinda servicios tanto a la ciudad de Rivera como a la de Santana do Livramento en Brasil.

Brindamos un servicio esencial, tanto para la OIT como para el Uruguay. Tenemos una gran carencia de recursos humanos dentro de la Dinacia, el órgano al que pertenecemos. Hay un alto porcentaje de funcionarios en condición de jubilación y un 50% que tiene entre cincuenta y cincuenta y seis años de edad. Nuestra formación lleva un período de tres a cinco años, en la que se incluye el curso de controlador de tránsito aéreo, y la capacitación, entrenamiento y habilitación en el lugar designado. Cada uno de nosotros tiene una habilitación para trabajar en los aeropuertos. Yo no puedo trabajar en otro para el que no esté habilitado. Por ejemplo, yo trabajo en el aeropuerto de Punta del Este y si falta alguien en el aeropuerto de Carrasco no puedo suplirlo de un día para el otro; necesito una habilitación que lleva más de seis meses.

Nuestra formación también implica la transmisión de conocimientos por personal calificado y gente con experiencia; mantener un nivel 4 de inglés -lo que se requiere en todos los aeropuertos del país- y la realización de trámites administrativos para ingreso a la Administración pública, es decir, a través de Uruguay Concursa, que fue por donde entramos nosotros. Cabe aclarar que recientemente nos han informado que la ONSC ha recomendado a la Dinacia que deje vencer estos contratos vigentes hasta el 2 de abril de 2021 y realice un nuevo llamado, lo que es bastante grave, porque los diecinueve que estamos ahí nos ganamos el puesto a través de un concurso.

Me faltó agregar que tenemos responsabilidad penal en el trabajo que hacemos.

En cuanto a los efectos negativos, se perdería el 20% del total de la planilla de los controladores de tránsito aéreo; habría incapacidad de mantener la prestación de los servicios en todo el espacio aéreo uruguayo con seguridad, regularidad y eficiencia; se incumplirían normas en materia de seguridad operacional, así como los compromisos asumidos por el Estado uruguayo a nivel internacional, como sería en el caso de Rivera.

Resumiendo, en la situación actual, no hacer nada implica la pérdida del 20% de los controladores en una matriz ya disminuida, lo que ocasionará, sin ninguna duda, un efecto catastrófico para el espacio aéreo uruguayo, con todas las repercusiones políticas

y económicas que ello representa en cuanto a la conectividad de Uruguay con el resto del mundo.

Queremos destacar que, si bien presentamos específicamente el problema de los controladores de tránsito aéreo, se encuentran en la misma situación otros treinta y ocho funcionarios de otras especialidades dentro de la Dinacia, relacionados todos a las operaciones aéreas, por lo que sumamos un total de cincuenta y siete funcionarios.

Apelamos al apoyo de esta asesora para que nuestra problemática sea incluida y tratada en oportunidad de la ley de presupuesto o en esta misma Comisión.

SEÑORA LLOVET (Chloe).- Me sumo al agradecimiento por habernos recibido y poder exponer este problema que, si bien es nuestro, porque se trata de nuestras fuentes de trabajo, involucra al país, por lo que mi compañero les explicó.

Quiero agregar un detalle no menor. Nuestro único empleador es el Estado. Nosotros nos formamos durante cinco años en el Instituto de Adiestramiento Aeronáutico, que es público; no hay otro lugar donde podamos trabajar como controladores aéreos, ni aplicar la formación que nos brindó el Estado durante esos años.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Ustedes hablaban de la posibilidad de que no se renovaran los contratos y se hiciera un llamado a concurso. Si esa fuera la hipótesis, ¿qué tiempo llevaría el mismo hasta la asignación de los cargos? Aparentemente, por lo que señalan, habría un riesgo de quedar en un vacío complicado; faltaría gente especializada para una tarea tan delicada.

SEÑOR PRESIDENTE.- A lo mejor ya tienen la fecha de un llamado a concurso. Sin duda, no pueden esperar a que venzan los contratos para llamar a concurso, porque estaríamos tres o cuatro meses sin el servicio, operando con un 64% del personal.

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- Les agradezco que hayan venido a esta Comisión. Considero que es uno de los lugares al que tenían que ir, además de que, humildemente, les recomiendo que concurran a la Comisión de Presupuesto.

Comparto plenamente todo lo que han manifestado; es preocupante, no solo para los cincuenta y siete funcionarios de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, que tienen la incógnita de si van a seguir trabajando, sino para todo el país. Como profesional del área en la que ustedes trabajan -sigo en actividad- veo a diario la carencia que ya hay de controladores aéreos en todo el territorio nacional. Es de destacar que uno de los principales conceptos por los que recauda la Dinacia es por el sobrevuelo del espacio aéreo, el cual a su vez es indispensable para que se mantenga la normal operación directamente ligada a los controladores de tránsito aéreo. Además, si en algún momento pudiera peligrar el normal funcionamiento estaríamos ante la violación de algunos tratados internacionales, por lo que Uruguay correría el riesgo de perder algunos beneficios que recibe por esos sobrevuelos.

Como bien explicaban, no solo hay que enfocarse en los diecinueve controladores aéreos, sino en las cincuenta y siete personas que están en la misma condición, que cumplen una función que es indispensable para el correcto funcionamiento de nuestro espacio aéreo.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Quisiera hacer dos sugerencias a los integrantes de la delegación. Actualmente el presupuesto está a estudio del Senado. Por lo tanto, sería oportuno que solicitaran ser recibidos con urgencia en la Comisión de Presupuesto del Senado y también en las comisiones de Trabajo de ambas Cámaras que se encargan específicamente de esta temática.

Por otro lado, me quedó una duda cuando Martín Silva manifestó que un controlador que está en un aeropuerto, en caso de que se genere algún problema, no tiene posibilidad de ir a trabajar a otro aeropuerto porque eso puede generar inconvenientes graves.

SEÑOR SILVA (Martín).- En cuanto a la pregunta sobre los contratos y el tiempo del llamado, desconocemos la respuesta. Nosotros ya estuvimos en las Comisiones de presupuesto de Diputados y del Senado, por lo que ya fuimos presentando el tema y lo hemos manejado por dos vías: por el lado de la dirección Nacional de Aviación Civil del Ministerio de Defensa Nacional, que es la que maneja nuestro contrato, y por el de las Cámaras de Representantes y de Senadores, en lo que refiere al presupuesto. Por su parte, la Dirección y el Ministerio están manejando la opción de renovación del contrato. Desconozco qué plazos van a determinar y si realmente esa es la opción final que van a adoptar, pero sabemos que una de las alternativas que manejan es dejar vencer el contrato y realizar un nuevo llamado.

Debe tenerse en cuenta que nuestro ingreso demoró más de seis meses desde que hicieron el llamado, y en algunos casos, hasta un año.

En cuanto a las licencias, cuando cada uno de nosotros ingresa a la dirección Nacional de Aviación Civil, se le designa un aeropuerto y obtiene una habilitación para trabajar allí. Para eso, debe hacer un curso para saber manejarse en ese aeropuerto. Cada aeropuerto tiene su licencia. Por ejemplo yo, de acuerdo con mi licencia de controlador de tránsito aéreo, tengo la habilitación para trabajar en el aeropuerto de Laguna del Sauce. Si yo quisiera trabajar en el aeropuerto de Carrasco, por ejemplo, precisaría del mismo período de seis meses, aproximadamente, para estar habilitado y saber cómo se maneja el tránsito en ese aeropuerto.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Bien: entendí que hay tareas específicas para cada aeropuerto.

Quisiera comentarles que el próximo martes vamos a recibir al ministro de Defensa Nacional por la consideración del proyecto de ley de aeropuertos internacionales que está tratando la Comisión, y creo que esa es una buena oportunidad para trasladarle las consultas que ustedes nos han trasmitido y las dudas que esto genera.

SEÑOR REPRESENTANTE ABT (Andrés).- Martín Silva comentó que una habilitación para ir a otro aeropuerto demoraba seis meses. Ahora, una vez que se obtiene esa habilitación, ¿queda habilitado para continuar? ¿O cada vez que se necesita ir a otro aeropuerto, para atender la demanda, tiene que hacer de nuevo el procedimiento y vuelve a demorar seis meses?

SEÑOR SILVA (Martín).- Efectivamente nuestra licencia es para cada aeropuerto. Si mañana yo quisiera ir a trabajar a otro, necesito obtener otra habilitación. Y si estoy por un plazo muy largo sin trabajar en el aeropuerto en el que estaba antes, esa licencia se vence. Entonces, tengo que volver a ese aeropuerto y volver a habilitarme. Por razones lógicas, esa habilitación lleva menos tiempo, porque hay cosas que ya hemos visto y conocemos, pero reitero que cada vez que uno va a un aeropuerto diferente tiene que volver a habilitarse. Y esa habilitación tiene un vencimiento.

En cuanto a la mención que hace el diputado Tierno sobre el Ministerio de Defensa Nacional, la Dinacia envió un artículo especialmente para que fuéramos incluidos en la ley de presupuesto y no sabemos por qué razón no fue incorporado.

SEÑORA LLOVET (Chloe).- Como comentaba Martín Silva, si pasamos mucho tiempo al margen del servicio, perdemos la habilitación. Si pasamos seis meses sin

trabajar en un aeropuerto, perdemos la habilitación, y no sabemos cuánto puede llegar a durar el proceso del concurso, si es que se va por esa vía. En nuestro caso, demoramos un año para entrar. Entonces, perderíamos la habilitación; o sea que tendríamos que volver a habilitarnos, después de todo ese tiempo sin controladores, con un servicio disminuido- en caso de ingresar nuevamente a través de ese concurso.

SEÑOR PRESIDENTE.- Han sido más que claras las explicaciones que nos han dado. Tomamos los planteos realizados y, como decía el diputado Tierno, la semana que viene comparecerán en este ámbito los ministros de Transporte y Obras Públicas y de Defensa Nacional y personal de la Dinacia, o sea que va a ser más que pertinente realizar el planteo que ustedes nos han trasladado. Sin lugar a dudas, luego podremos trasmitirles a ustedes cuál ha sido la respuesta obtenida.

Agradecemos la comparecencia de la delegación: nos mantendremos en contacto.

Se levanta la reunión.

